



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych

INCYDENT nr 5079/19

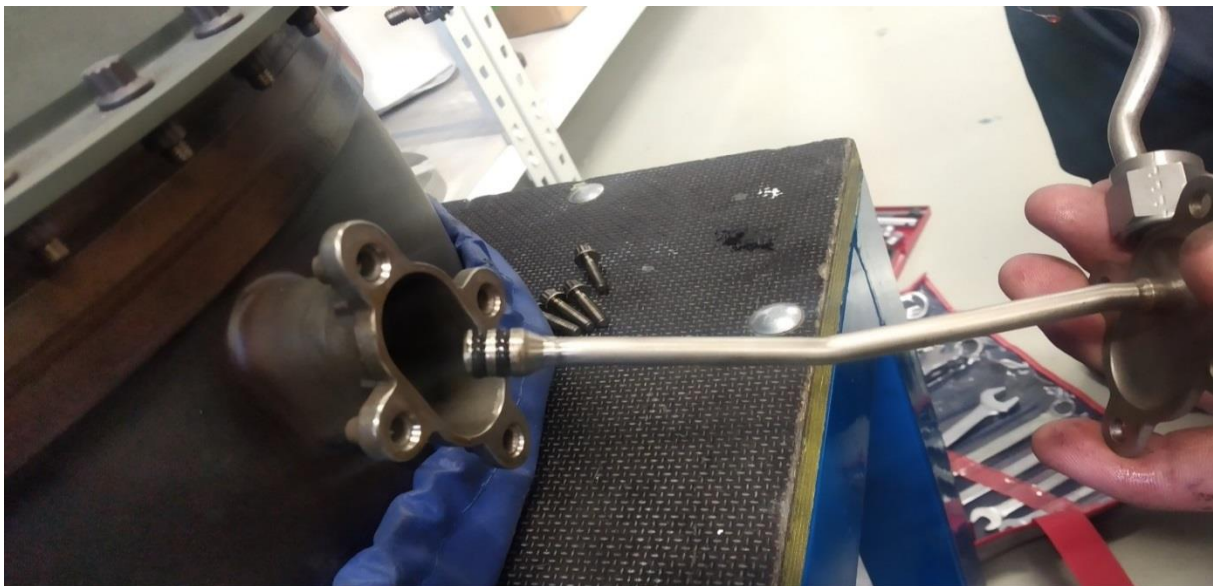
UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych z dnia 9 czerwca 2020 r.

Po rozpatrzeniu przedstawionego przez użytkownika statku powietrznego Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego samolotu SAAB 340A , nr rejestracyjny SP - KPV, które wydarzyło się w dniu 5 listopada 2019 r., w miejscowości Łódź (EPLB), **działając na podstawie Art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §18 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

1. Zdarzenie miało następujący przebieg:

W dniu 05 listopada 2019 r. samolot wykonywał lot po trasie UKKK – EPWA. W trakcie lotu, na poziomie przelotowym FL 220, zapaliła się lampka „R ENG OIL PRESS”. Po kilku minutach załoga zauważyła powolny spadek ciśnienia oleju. Podjęto decyzję o lądowaniu na najbliższym lotnisku – EPLB. Podczas przeglądu silnika wykryto wyciek oleju na połączeniu przewodu olejowego doprowadzającego olej do łożysk turbiny umieszczonego w specjalnym porcie (rys.1).



Rys.1 Widok sztywnego przewodu olejowego z dwoma uszczelkami oraz portu [źródło, użytkownik].

Na lotnisku EPLB wymieniono na silniku komplet uszczelnień na przewodach olejowych (rys.1), jednym doprowadzającym olej do łożysk turbiny i trzech odsysających olej z miski olejowej. Po wymianie uszczelek, nie stwierdzono wycieku oleju, a ciśnienie oleju było w normie. Po przylocie do EPWA wymieniono profilaktycznie moduł turbiny napędowej silnika turbośmigłowego CT7 – 5A2. Ze względu na to, że objawy niesprawności były identyczne jak w zdarzeniu wcześniejszym (incydent nr 4738/19), zwrócono się do producenta o wyjaśnienie przyczyn występowania tego problemu. Producent polecił wykonać inspekcję boroskopem portów, miejsc mocowania przewodów olejowych. Podczas sprawdzania wykryto na ściankach portów pozostałości po starych uszczelnieniach (rys. 2), które uszkodziły nowe uszczelnienia podczas ich montażu po zdarzeniu nr 4738/19. Operator, na podstawie doświadczeń eksploatacyjnych, zarządził kilka lat temu wymianę raz w roku kompletu uszczelek na przewodach olejowych. Wymiana uszczelek odbywała się bez uprzedniego czyszczenia portów z powodu braku technologii wykonywania tych czynności w warunkach obsługi liniowej. Zgodnie z ustaleniami producenta sprawdzenie i czyszczenie portów oraz wymianę uszczelek wykonuje się tylko podczas remontów głównych według technologii opracowanej przez producenta. Ze względów technicznych, technologia ta niemożliwa jest do zastosowania podczas obsługi liniowej.



Rys.2 Widok pozostałości starych uszczelnień gumowych na ściankach portów[źródło, użytkownik].

W celu uniknięcia kolejnych zdarzeń tego typu, zdemontowano silnik z samolotu, który będzie poddany sprawdzeniu i usprawnieniu po otrzymaniu od producenta nowej procedury sprawdzania i czyszczenia portu.

2. Przyczyną zdarzenia było:

Przyczyną zdarzenia było rozszczelnienie przewodu olejowego przy połączeniu z miską olejową z powodu uszkodzenia nowego uszczelnienia przez pozostałości starego uszczelnienia na ściankach portów.

3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia jest brak procedury sprawdzania i czyszczenia portów w przypadku konieczności wymiany uszczelki na nową.

4. Komisja akceptuje następujące zalecenia profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:

1. Zapoznać personel latający i techniczny z okolicznościami i przyczynami zdarzenia.
2. Wystąpiono do producenta o opracowanie procedury czyszczenia portów podczas wykonywania obsługi liniowej i hangarowej.

5. Ponadto Komisja określa dodatkowo następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano.

Podpisy członków Komisji

(podpisy na oryginale)